

DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Nº 48 CORRESPONDIENTE AL 1º DE DICIEMBRE DE 2005

*iii FELICIDADES !!!

**A los suscriptores del Diario Digital de Noticias y a los Socios del Grp 346, les hacemos llegar nuestros mejores deseos de felicidad, prosperidad y ventura personal, junto a sus familias, para el próximo año 2006.

* Cartas de los Lectores

**Muchísimas gracias por la invitación la cual sin duda me haré un lugar para el reencuentro con camaradas del arma en actividad y con aquellos en situación de retiro pero con los cuales a través de la transmisión en mi vieja y querida CXJ supimos mantener un vinculo de union entre el piloto en la aeronave y su nido en la querida Base 1 a la que a través de estos 28 años de actividad siento hoy mi propia casa. De no poder asistir mando un afectuoso abrazo y un brindis por ese grupo simbólico 346 que es sin duda un lugar de reencuentro con quienes ya colgaron su mono de vuelo o simplemente apagaron su micrófono.-

Salud Inst. At. Oscar Lemos

*Solicitud de Fotos

**Reiteramos que la colección de fotos de aviones del Grp 346 (ya pasamos las 4000 fotos) se encuentra a disposición de quienes los soliciten y se entregan en forma totalmente gratuita. El primer CD contiene fotos de la Fuerza Aérea y el segundo CD contiene fotos de la Aeronáutica Militar, Aviación Naval, Compañías Aéreas Uruguayas, Eritrea y Antártida. Solicitarlos por Email a grp346@adinet.com.uy

**Volvemos a solicitarle a los lectores que nos envíen por Email o presten fotos para escanearlas y agregarlas a nuestra colección, que es la de todos y ayudarnos de ese modo a mantener la memoria colectiva de la aviación.

**Agradecimiento.

Agradecemos las donaciones de fotografías realizadas por los socios Tte. Cnel Ricardo Zecca, SOM Wellington Pérez y Tte. Cnel Sergio Badano.

*Internados en el HMC

SOM Enrique Cutti 14/10 Alta

Cap Miguel Bruni 18/10 Alta

May Wilson Feijo 24/10 Alta

Cap Jaime Cazarre 28/10

Brig. Gral. José P Jaume 31/10 Alta

Cnel Darwin Sotta 7/11 Alta

May Francisco Ribas 6/11 Alta

Tte. 2º Diego Pérez 8/11 Alta

Tte Cnel Jorge Gomez 14/11 Alta

May Victor Quintero 15/11 Alta

Sgto Oscar Figueira 16/11 Alta

Sgto Susana Gonzalez 16/11

Cnel. Daniel Olmedo 20/11/05 Alta

Cnel Ruben Gomez Nesse 21/11

Sgto 1º Hector Machado 27/11

*Fechas para Recordar.

Diciembre.

1/78. Llegaron los Beechcraft A65 Queen Air FAU 543, 544, 545, 546 y 547, transportados en vuelo desde USA por la ruta del Pacífico.

1/12. El conscripto Teodoro Fels, une en vuelo las dos capitales del Plata. Sale de El Palomar en su monoplano Bleriot XI, rumbo a Montevideo y después de 2.22 horas de vuelo aterrizó en un lugar próximo a la capital uruguaya, conquistando con ello el record mundial de vuelo sobre agua. Al día siguiente regresa a El Palomar, donde es objeto de los más calurosos aplausos y homenajes, pero las autoridades militares argentinas se vieron obligadas a imponer al conscripto Fels una sanción disciplinaria por haber salido del país sin permiso. Una vez cumplida esta exigencia, es ascendido a cabo por el presidente Sáenz Peña.

3/98. Decola el C 130 FAU 592 en ayuda humanitaria con una planta de agua de OSE a Managua.

4/53. CREACIÓN DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA

4/81. Llegó desde Sevilla el CASA C 212 Aviocar FAU 533

4/50 Arriba desde EE.UU., el C-47 FA 511 acompañando al Grp Blanco de F-51

6/61. Se recibe el TC-47B-25-DK N/S 44-76438, matriculado FAU 515.

7/53. Día de la Aviación Civil

7/35 Creación de la Dirección General de Aviación Civil

15/46 Llegaron al aeródromo Gral. Artigas, EMA, los 2 primeros C-47 que tuvo la FAU matriculados 507, C-47A-30-DK N/S 43-48007 y 508, C-47A-80-DL N/S 43-15079, junto a los AT-11 100 al 104.

15/92 Se cumple el 1er vuelo en C-130 a la Antártida en el FAU 591.

16/73 Comienzan los vuelos de apoyo a Pluna.

16/10 El piloto italiano Bartolomé Cattáneo en un monoplano Bleriot XI, vuela desde Buenos Aires a Colonia (Uruguay), correspondiéndole el honor de ser el primer aviador que cruzó por aire el Río de la Plata.

17/35 Se realiza el "Roll out" del 1er. DC-3

17/21 La Compañía Río Platense de Aviación inaugura una línea aérea entre Buenos Aires y Montevideo.

19/62 Se reciben los C-47B-5-DK N/S 43-48722 FAU 518 y C-47B-35-DK N/S 44-77099 FAU 519

19/92 Se cumple el 1er vuelo de transporte de un helicóptero B-212 en el C-130 FAU 591 a la Antártida

20/92 Se realiza el 1er vuelo de Helicóptero en la Antártida con Bell B-212 FAU 031.

25/07 Primera ascensión aerostática de carácter deportivo. Aarón Anchorena invitó a Jorge Newbery para realizar una excursión aérea. El globo de 1 200 m³ bautizado "Pampero" fue inflado en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina. Cruzaron el estuario del Plata y descendieron en la estancia de Bell, en Conchillas (Colonia Uruguay).

28/77 Creación de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

28/98 Decola el C- 130 FAU 592 en ayuda humanitaria con una planta de agua de OSE a San Salvador.

***La Foto del Mes**



*C-130 FAU 592. Cargando Planta UPA de OSE en Ayuda Humanitaria para San Salvador.

*Noticias de la FAU

**BÚSQUEDA DE UNA EMBARCACIÓN EN EL RÍO DE LA PLATA

El 10 de Noviembre el Centro Coordinador de Rescate de la Fuerza Aérea Uruguaya recibió del Centro de Coordinador del Mar de la Armada Nacional una solicitud de apoyo para la búsqueda de una embarcación pesquera artesanal que se encuentra desaparecida por no haber retornado a la hora prevista a su lugar de partida (Pajas Blancas).

Inmediatamente un Helicóptero Westland Wessex HCm K-2 perteneciente al Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros) de la FAU comienza una búsqueda en el Río de la Plata.

** INCENDIO EN EL BALNEARIO JAUREGUIBERRY

Desde el mediodía del día 20 de noviembre de 2005, ante la solicitud de Bomberos, la FAU envió cuatro helicópteros del Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), que se encuentran abocados al combate de un voraz incendio en los bosques del balneario Jaureguiberry y brindando el máximo apoyo posible a los bomberos en este nuevo incendio que por el momento esta fuera de control.

**21 Nov.05 CONTINÚA EL INCENDIO FORESTAL EN JAUREGUIBERRY

La FAU en apoyo a Bomberos, se encuentra nuevamente abocada a la tarea de extinción del incendio forestal en la zona del Balneario Jaureguiberry.

Nuestra Fuerza tiene desplegadas en la zona cuatro helicópteros del Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), 1 Bell UH-1H, 2 Westland HC-Mk2 Wessex y 1 Eurocopter AS-365 N2-Dauphin, 50 efectivos, 1 vehículo de comunicaciones, un camión cisterna y varios vehículos de apoyo logístico.

**ULTIMAS NOTICIAS PAG. 8 del 25.11.05

Incendios: Fuerza Aérea con problemas operativos. MAS HORAS DE VUELO GENERAN DIFICULTADES DE MANTENIMIENTO Y MAYOR GASTO DE COMBUSTIBLE.

La sucesión de incendios forestales puso en estado de alerta a la Fuerza Aérea, ya que el aumento inesperado de las horas de vuelo plantea serias dificultades de mantenimiento de sus helicópteros, así como un significativo incremento del consumo de combustible.

LOS INCENDIOS que en las últimas semanas se desataron en distintos balnearios de la zona esteña y que obligaron a recurrir a la intervención de helicópteros de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) generaron preocupación entre las autoridades de esa organización militar, ya que se ha producido "un consumo adelantado e imprevisto de horas de vuelo".

"Va a llegar un momento en que Bomberos nos va a llamar por incendio y le vamos a tener que responder que no podemos ir, porque los helicópteros no pueden volar", dijeron a Ultimas Noticias fuentes militares.

Agregaron que si se siguen produciendo siniestros como los ocurridos en Jaureguiberry durante el lunes 14 y el domingo y lunes de esta semana, "llegara un momento en el que no tendremos horas de vuelo disponibles".

Las fuentes recordaron que, anualmente, se hace una previsión de horas de vuelo para cada aeronave, la que está regulada por las tareas de mantenimiento que se pueden efectuar a cada unidad.

Los informantes explicaron que otra dificultad es el consumo de combustible que implica poner en el aire a cuatro helicópteros, como ocurrió en ese incendio.

Para el combate de este siniestro se utilizaron dos helicópteros del tipo Wessex, un UH1-H y un Dauphine.

En la operación se consumieron 15.500 litros de combustible, y los helicópteros volaron un total de 38 horas. Asimismo, la FAU debió disponer la utilización de camiones tanque y de personal de apoyo y mantenimiento para que pudieran operar las Unidades.

Las fuentes recordaron que en el incendio ocurrido en el parque de Santa Teresa en febrero pasado, los helicópteros volaron un total de 105 horas y se consumió una cantidad importante de combustible. "En aquella oportunidad, el Poder Ejecutivo libró luego una partida para cubrir el gasto de combustible, pero no así para el mantenimiento y ajuste de los motores. Para eso, nunca vinieron los recursos", explicaron los informantes. De acuerdo con esta versión, para la próxima temporada estival, la FAU requiere "en forma urgente" contar con un motor de repuesto para hacer frente a las eventuales situaciones de desastre que puedan ocurrir, ya que "hace seis años" que no se realiza "un mantenimiento adecuado de los helicópteros que se destinan a estos casos".

A ello debe agregarse que, en los últimos tiempos, casi no se han adquirido repuestos, "lo que ha llevado a que las estanterías estén casi vacías y que muchas veces debamos solicitar asistencia a fuerzas aéreas de países amigos".

Por otra parte, el gobierno reforzará la acción de la Dirección Nacional de Bomberos con la contratación de un Contingente adicional de 150 hombres para el combate a los incendios forestales.

Las autoridades estiman que para encarar adecuadamente este verano la lucha contra el fuego se requerirán unos seiscientos hombres de los casi mil doscientos de que se compone la fuerza en todo el país.

Unidad con detector de calor

El lunes, durante el combate del incendio que se desató en Jaureguiberry, participó un helicóptero del tipo Dauphine, que habitualmente está destinado al servicio del presidente de la República. Esta unidad, de origen francés y adquirida durante el gobierno del ex Presidente Julio Sanguinetti, cuenta con un moderno sistema detector de calor, lo que le permite determinar desde el aire si en el suelo hay fuego al ras del piso.

"Además, el Dauphine fue usado como centro de comando y control desde el aire", dijeron a Últimas Noticias fuentes militares.

****EL OBSERVADOR PAG. 7 del 25.11.05**

La Fuerza Aérea en una guerra virtual

URUGUAY PARTICIPA DE LAS MANIOBRAS MILITARES "CEIBO".

La Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) participó ayer por primera vez con naves de guerra de maniobras conjuntas con países de la región. El operativo 2005 denominado "Ceibo" se desarrolló durante dos semanas en Mendoza (Argentina), y Uruguay intervino con 30 efectivos y tres aviones A-37.

Los otros países que participaron de las maniobras fueron Argentina (con 750 efectivos y 35 aviones), Brasil (con 78 efectivos y seis aviones), Chile (con 76 efectivos y cinco aviones) y Bolivia, Paraguay y Venezuela como observadores.

El ejercicio militar planteó un escenario político y geográfico simulado en el que un país invade a otro. Entonces, la Organización de Naciones Unidas (ONU) crea una fuerza multinacional -también virtual- para devolver la soberanía al país invadido y neutralizar al invasor.

Este operativo permite a los aviadores uruguayos compararse y aprender con los profesionales de los países vecinos y, además, acceder a tecnología más avanzada.

Asimismo, por primera vez un avión de combate de la Fuerza Aérea uruguaya realizó la compleja maniobra de cargar combustible en aire.

Estos ejercicios forman parte de políticas del Mercosur que buscan lograr confianza mutua entre los países de la región.

Ayer estuvieron presentes en el escenario de las maniobras el subsecretario del Ministerio de Defensa, José Bayardi, y los Diputados de la comisión de Defensa de la Cámara de Diputados Luis Rosadilla (MPP), Javier García (Alianza Nacional) y Daniel García Pintos (Lista 15).

* Noticias Aeronáuticas.

**Aerolíneas Argentinas aumenta su capacidad de carga.

Aerolíneas Argentinas ha introducido un avión Boeing 737-300F a su flota. Usará la capacidad de carga comercial de 17900 Kg en las rutas regionales a Lima, Montevideo, Santiago, Chile y Sao Paulo.

**3 de noviembre 1965/2005. Se cumplieron 40 años del Vuelo Transpolar.

Desde un principio la Fuerza Aérea Argentina comprendió el papel preponderante que la aviación tendría en el Continente Antártico.

Además de las importantes misiones de traslado de pasajeros, carga, correspondencia; rescate y evacuación de enfermos, reconocimiento glaciológico y meteorológico, apoyo a la ciencia en general, etc., siempre estuvo en la planificación de la Fuerza Aérea la posibilidad de realizar vuelos transpolares con el objeto de abrir nuevas rutas aéreas que acercaran a la Argentina con otros países de Oceanía y Oriente a través de la Antártida.

El "Primer Vuelo Transpolar Transcontinental", que estuvo al mando del Vicecomodoro D. Mario Luis Olezza, se realizó en noviembre de 1965 por un C-47, TA-05, denominado "El Montañés", que había partido de la I Brigada Aérea en El Palomar, el 20 de septiembre de 1965 con destino a Río Gallegos. Este avión fue modificado y preparado para esta misión por Ingenieros y Técnicos Argentinos, bajo la responsabilidad del Capitán Ricardo Ferluga, que entre otras modificaciones cambiaron sus motores originales por los de los cuatrimotores DC-4, le agregaron en su cono de cola una turbina Turbomeca Marbore II del reactor de caza Morane Saulnier MS-760 París y se le instaló soportes para el empleo de cohetes Jatós para darle mayor empuje en el despegue y se transformó en una máquina aérea que tenía los tres tipos de impulsores que se conoce en el mundo; explosión, turbina y cohete.

Después de unos días en espera de condiciones meteorológicas favorables, el avión despegó rumbo a la Antártida con destino a la Base Matienzo, arribando el 27 de septiembre; desde donde realizó algunos vuelos de reconocimiento y lanzamiento de carga y correspondencia en paracaídas sobre las bases Brown, Decepción y la Base Chilena Aguirre Cerdá.

Como en otras oportunidades, apoyaron la travesía del TA-05, los aviones Avro Lincoln B-022, el anfibio Grumman Albatross BS-02 y el C-54, TC-48, que mientras permaneció sobrevolando la Base Matienzo, arrojó en paracaídas 2500 kg. de carga sobre la Barrera de Larsen que rodeaba la misma.

El día 2 de octubre el TA-05, pese a que tenía inconvenientes técnicos en uno de sus amortiguadores, partió hacia la Base Belgrano, ubicada en la Barrera de Hielos Filchner en los 77°50' S y 38°32' W para realizar la búsqueda del avión Cessna 180 U-17A, AE-205 del Ejército Argentino, accidentado en la ruta de la Base Belgrano a la Base Científica de Ejército Sobral, ubicada unos 420 km. más al sur, trasladando en este vuelo al Coronel Jorge Leal, que días después, comandó la primer expedición terrestre al Polo Sur.

Después de dos días de búsqueda del avión accidentado y cuando quedaban pocas esperanzas de su localización, a setecientos metros del mismo, fue localizada la tripulación, quienes al no poder comunicarse, intentaban regresar a la Base por sobre la barrera de hielo, en una zona de grietas ubicadas a 86 Km del punto de partida.

Ante la imposibilidad de realizar un aterrizaje en el lugar, desde el TA-05 se les arrojaron cinco bultos con alimentos y equipos necesarios para la supervivencia que les permitió continuar la marcha; aterrizando en la Base Belgrano, con el amortiguador izquierdo roto.

Ante este desperfecto del TA-05, el avión Avro Lincoln, B-002, después de un segundo intento despegó de la Base de Río Gallegos el día 29 de octubre de 1965, sobrevoló la Base Belgrano durante treinta minutos y arrojó varios bultos en paracaídas, con repuestos para reparar la avería del TA-05, regresando a Río Gallegos, después de haber recorrido 6700 km durante 20 horas y 37 minutos de vuelo.

Ese mismo día, con la información meteorológica de la ruta brindada por el avión Avro Lincoln B-002, se le unieron en la Base Belgrano al TA-05 los dos DHC-2 "Beaver" P-05 y P-06, provenientes de la Base Matienzo, que cubrieron una distancia de 1800 km. en 10 horas y 30 minutos de vuelo.

Antes de emprender el vuelo hacia el Polo Sur, el C-47 TA-05 y los Beaver P-05 y P-06, instalaron un depósito de combustible en los 84°S y 40°W, para el apoyo a la expedición terrestre Argentina, que había partido el 26 de octubre rumbo al Polo Sur.

El día 3 de noviembre de 1965 los tres aviones partieron de la Base Belgrano arribando al Polo Sur, después de nueve horas de vuelo, cuando la temperatura era de 55° C bajo cero, cumpliéndose así la primera etapa de esta arriesgada misión.

El 11 de noviembre el C-47-TA-05 continuó solo su vuelo transantártico con rumbo norte, hasta la Estación McMurdo de los Estados Unidos, ubicada del lado opuesto, a las orillas del mar de Ross, donde aterrizó después de cinco horas y media de vuelo.

El 25 de noviembre el TA-05 despegó de McMurdo sobrevolando el Polo Sur, donde se reunió con los Beaver P-05 y P-06 que habían permanecido en la Estación del Polo Sur; aterrizando en la Base Belgrano luego de recorrer 2.822 km. en un tiempo de vuelo de casi catorce horas, para finalmente regresar en vuelo a la Base Matienzo, Río Gallegos y Buenos Aires.

Los Beaver tuvieron que hacer escala en la Base Sobral debido a las condiciones meteorológicas adversas que se presentaron en la ruta y finalmente arribaron a la Base Belgrano el 28 de noviembre. Luego de realizar algunos vuelos en la zona, los monomotores fueron desarmados y embarcados en el Rompehielos ARA "General San Martín" con destino a Buenos Aires.

El 8 de diciembre el TA-05 voló desde la Base Belgrano a la Base Matienzo y el día 18 de ese mismo mes cubrió la última etapa entre Base Matienzo y la Base Aérea Río Gallegos, completando así el Doble Vuelo Transpolar Transantártico y el apoyo a la primera Patrulla terrestre al Polo Sur, dando por terminada la Operación SUR-CAMA.

****EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y SU RÉGIMEN JURÍDICO 1º parte de 3.**

Dra. Marta Gaggero Montaner *Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial*

Luego de los desarrollos y avances alcanzados por el hombre en el espacio aéreo, éste se lanza a explorar la última frontera: el espacio ultraterrestre, ámbito que había despertado el interés de la humanidad desde los tiempos prehistóricos.

En 1957, más concretamente, el 4 de octubre, cuando Rusia lanza el primer satélite artificial de la tierra, el Sputnik 1, se inicia la Era Espacial. Una nueva etapa en la historia de la humanidad había comenzado. En los inicios, el deseo de explorar este espacio se vio impulsado por la competencia entre las dos potencias espaciales: Estados Unidos y la ex Unión Soviética.

El espacio exterior se convirtió en un medio en donde la ciencia y tecnología espaciales podían ser usadas para la paz y para la guerra. Terminada la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos lideraba al resto del mundo en cuanto a los desarrollos tecnológicos y especialmente en su capacidad militar. Comienza la llamada "carrera espacial" que provocó el rápido desarrollo de las actividades espaciales que tuvieron en un principio fines fundamentalmente militares y contaban con grandes cantidades de recursos económicos, financieros y tecnológicos. Más adelante, se alcanzaron importantes progresos en otras áreas de las aplicaciones de la tecnología espacial, dirigidas fundamentalmente a satisfacer las necesidades de la gente (teleobservación, telecomunicaciones, etc.). Pero, los temores de que las superpotencias usaran el espacio ultraterrestre para expandir sus rivalidades militares o que éste quedara reservado para la explotación por un número limitado de países con los recursos necesarios, provocaron una pronta acción internacional para regular el espacio exterior. Se hacía imperioso establecer un régimen jurídico que regulase la utilización de ese nuevo ámbito.

La Organización de las Naciones Unidas, que fue creada para mantener la paz y seguridad internacionales y con la misión de alentar el desarrollo progresivo del derecho internacional y su codificación, aceptó inmediatamente el desafío.

En 1958 se crea entonces la Comisión de las Naciones Unidas para la Utilización Pacífica del Espacio Ultraterrestre (COPUOS), con sus dos Subcomisiones: la Científica y Técnica y la Jurídica. En esta última se van elaborando las primeras normas de Derecho Espacial, utilizando el consenso como procedimiento para su aprobación.

El primer paso en el desarrollo del Derecho Espacial se dio en 1963 cuando la Asamblea General de Naciones Unidas, por Resolución 1962 (XVIII) adoptó la "Declaración de los Principios Jurídicos que Gobiernan las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre". Esta Resolución fue la base para la elaboración del **Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes**, aprobado en 1967 y conocido como el Tratado del Espacio o la Carta Magna del Espacio, ya que en el mismo se establecen los principios fundamentales a aplicarse a las actividades en el espacio ultraterrestre.

Ellos son:

La exploración y utilización del espacio ultraterrestre deberá hacerse en provecho y en interés de todos los países e incumben a toda la humanidad.

El espacio ultraterrestre estará abierto para su exploración y utilización a todos los Estados.

El espacio ultraterrestre no podrá ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna otra manera.

Los Estados Partes se comprometen a no colocar en órbita alrededor de la Tierra ningún objeto portador de armas nucleares ni de ningún otro tipo de armas de destrucción en masa.

La luna y demás cuerpos celestes se utilizarán exclusivamente con fines pacíficos.

Los astronautas serán considerados como enviados de la humanidad.

Los Estados Partes serán responsables internacionalmente de las actividades que realicen en el espacio ultraterrestre ya sean organismos gubernamentales o entidades no gubernamentales.

Los Estados serán responsables por los daños causados (a otro Estado o sus personas naturales o jurídicas) por sus objetos espaciales.

Los Estados evitarán la contaminación del espacio y del medio ambiente terrestre.

Este Tratado, que en la actualidad cuenta con 98 ratificaciones y 27 firmas -número muy importante si tenemos en cuenta que la mayoría de los 191 Estados miembros de Naciones Unidas tienen muy poco o ningún contacto con las actividades espaciales- fue complementado con otros convenios, que desarrollaron los principios establecidos en el mismo:

El Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre, de 22 de abril de 1968, que establece la prestación de ayuda a los astronautas en caso de accidente, peligro o aterrizaje forzoso, la devolución de los astronautas con seguridad y sin demora y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre. (88 ratificaciones y 25 firmas).

El Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales, de 29 de abril de 1972, que establece que el Estado de lanzamiento tiene responsabilidad absoluta por el daño causado por sus objetos espaciales en la superficie de la tierra o a aeronaves en vuelo y responsabilidad basada en la culpa respecto a los daños causados a objetos espaciales de otro Estado o personas o propiedades a bordo de tales objetos. (82 ratificaciones, 25 firmas y 2 aceptaciones de derechos y obligaciones).

El Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre, de 14 de enero de 1975, que dispone que los Estados de lanzamiento deberán mantener un registro de los objetos espaciales y brindar información específica sobre cada objeto espacial lanzado para ser incluido en un registro central llevado por el Secretario General de ONU.(45 ratificaciones, 4 firmas y 2 aceptaciones de derechos y obligaciones).

El Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes, de 18 de diciembre de 1979, que elabora en términos más específicos los principios relativos a la Luna y otros cuerpos celestes contenidos en el Tratado del Espacio y establece las bases para la futura regulación de la exploración y explotación de los recursos naturales encontrados en tales cuerpos. Asimismo establece de forma clara y categórica que la Luna y sus recursos naturales son **Patrimonio Común de la Humanidad**.

Las disposiciones del Acuerdo, particularmente la que establece que todos los Estados partes tendrán una participación equitativa en los beneficios obtenidos de los recursos, tuvieron como resultado una bajísima ratificación por parte de los Estados, contando actualmente con sólo 11 ratificaciones y 5 firmas.

A diferencia de otras ramas del derecho, como el derecho del mar y el derecho aeronáutico, donde la elaboración del derecho internacional y de la cooperación fue lenta para acompañar las nuevas dimensiones de la actividad humana, los primeros pasos en la exploración del espacio exterior fueron rápidamente seguidos por el desarrollo de nuevas normas, de manera de brindar los usos de esta nueva tecnología dentro de los límites del derecho internacional.

Pero esta tendencia se detuvo en 1979, ya que desde esa fecha no se ha elaborado ningún otro convenio. Sin embargo, los esfuerzos del COPUOS por el desarrollo progresivo del régimen jurídico del espacio exterior continuaron, retornando a la práctica inicial de aprobar Resoluciones de la Asamblea General conteniendo conjuntos de principios que regulan algunas categorías especiales de actividades espaciales. Ellos son:

Principios que han de regir la utilización por los Estados de satélites artificiales de la Tierra para las transmisiones internacionales directas por televisión, Resol. 27/92 de 10 de diciembre de 1982.

Principios relativos a la teleobservación de la tierra desde el espacio, Resol. 41/65 de 3 de diciembre de 1986.

Principios pertinentes a la utilización de fuentes de energía nuclear en el espacio ultraterrestre, Resol. 47/68 de 14 de diciembre de 1992.

Declaración sobre la cooperación internacional en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre en beneficio e interés de todos los Estados, teniendo especialmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo, Resol. 51/122 de 13 de diciembre de 1996.

Aplicación del concepto de "Estado de lanzamiento", Resol. 59/115 de 10 de diciembre de 2004.

Estos Principios han sido catalogados por muchos juristas como "*soft law*", carentes de fuerza vinculante. Pero debe tenerse en cuenta que, si han sido aprobados por consenso, son un punto de partida para negociaciones futuras de otros convenios, y además, en casi todos los casos, se reconocen como reglas de derecho consuetudinario.

Analizando la situación actual y tomando en cuenta la fecha de aprobación del último tratado, el Acuerdo de la Luna, en 1979, se observa en primera instancia y como ya se señaló, que se ha producido un estancamiento en cuanto a la elaboración de nuevos instrumentos jurídicos, y, en segundo lugar, respecto a la ratificación por parte de los Estados de los convenios vigentes, éstos se muestran cada vez más renuentes a hacerlo. El COPUOS, ante estas circunstancias, incorporó en 1998 como nuevo tema en la Agenda de la Subcomisión Jurídica, el de la "Situación de los cinco instrumentos que rigen al espacio ultraterrestre", encontrando que existen varias circunstancias que llevan a los Estados a no ratificarlos.

La más importante es que, cuando se aprobaron dichos tratados, las actividades espaciales eran principalmente desarrolladas por los Estados, mientras que hoy las realizan mayoritariamente organizaciones internacionales y empresas privadas. Por ello, muchos piensan que los acuerdos bilaterales o multilaterales restringidos, y la legislación nacional, podrían ser más adecuados para

regular esas actividades. Esto significa que, la actual y creciente privatización y comercialización de las actividades espaciales puede llevar a la aplicación de otros instrumentos jurídicos. Deben definirse entonces el rol y estatuto de las empresas privadas en el espacio ultraterrestre, las que gradualmente van sustituyendo a las autoridades públicas.

De todos modos, la privatización de las actividades espaciales no liberará a los Estados de las cuestiones jurídicas de jurisdicción, control y responsabilidad.

Otros aducen que la falta de ratificación se debe, entre otras cosas, a la falta de definición del espacio ultraterrestre, al no deseo de adquirir nuevas responsabilidades en el área del Derecho Espacial, a la falta de voluntad de aceptar la declaración de que la Luna es Patrimonio Común de la Humanidad y a las restricciones impuestas al uso militar del espacio ultraterrestre.

Ante estas circunstancias se han propuesto por un lado, algunas enmiendas a los tratados, a efectos de lograr mayor número de ratificaciones y por otro, la regulación precisa de determinados temas que no están suficientemente contemplados en la normativa vigente.

Con relación al Convenio de Responsabilidad, se ha señalado la necesidad de que el mismo defina la responsabilidad privada directa para prevenir a las autoridades nacionales de aplicar sus propias interpretaciones de la convención a través de la ley nacional.

En lo relativo al Acuerdo de la Luna también se hace necesario definir aspectos concretos del "beneficio común de la Humanidad", en lo que ahora se considera "su patrimonio".

Asimismo cabe aducir la falta de regulación suficiente del tema de los desechos espaciales, en cuanto a la responsabilidad por los daños producidos por los mismos. El Tratado del Espacio y el Convenio de Responsabilidad establecen la responsabilidad internacional de los Estados de lanzamiento por los daños causados por los objetos espaciales o "sus partes componentes" en la tierra, el espacio aéreo o el espacio ultraterrestre.

Cabe interpretar que el desecho espacial es una parte componente del objeto espacial, por lo que se aplicaría el régimen de responsabilidad instituido por el Tratado del Espacio así como también el Convenio de Responsabilidad. Lo que resulta más difícil es, identificar el origen de una parte de un objeto espacial. Se hace necesario entonces, una reglamentación más precisa, que además de definir el concepto de desecho espacial, establezca ciertas directrices para evitar la producción de desechos o medidas para mitigar los mismos.

El tema ha venido siendo estudiado por la Subcomisión Científica y Técnica del COPUOS, pero aún no ha sido incluido en la agenda de la Subcomisión Jurídica. Se deberían analizar las normas vigentes respecto a este tema y la posibilidad de aprobar un convenio o principios que los regulen o un protocolo interpretativo de los tratados espaciales vigentes.

Vistos estos antecedentes, resulta muy acertada entonces, la inclusión en la Agenda de la Subcomisión Jurídica del COPUOS del tema sobre la situación de los tratados espaciales, ya que ello permitirá desarrollar los principios en vigencia, colmando y superando las lagunas y los conflictos de intereses que hoy día existen y que han llevado a esta situación de estancamiento.

El derecho para el espacio requiere ahora más claridad y precisión para enfrentar una industria espacial extremadamente sofisticada y diversa. Los tratados precisan ser transformados en reglas de conducta más precisas, a efectos de ayudar a resolver los problemas específicos que surgen del crecimiento y diversificación de las actividades espaciales.

Recientemente han tenido lugar una serie de actividades espaciales que han atraído la atención de la opinión pública por su particularidad, que plantean nuevos problemas jurídicos. Se destacan entre otros, el turismo espacial, el lanzamiento de cenizas al espacio (entierros espaciales) y la venta de solares en la Luna.

En este último caso, ya ha habido un pronunciamiento de reconocidos juristas espaciales, en el sentido de que estos negocios carecen absolutamente de valor jurídico, ya que de acuerdo a la normativa vigente el espacio ultraterrestre, la Luna y otros cuerpos celestes no son pasibles de apropiación nacional, y si bien los tratados obligan a los Estados partes, lo que a éstos les está vedado hacer, mal podría permitírsele a los privados.

El Instituto Internacional de Derecho Espacial con sede en París, emitió un comunicado sobre este tema, en el que expresa que de acuerdo con el Tratado del Espacio "el espacio ultraterrestre no podrá ser objeto de apropiación nacional, por reivindicación de soberanía, uso u ocupación ni de ninguna otra manera" (art. II). Se consideran actividades nacionales las realizadas por organismos gubernamentales o entidades no gubernamentales, ya sean individuos o corporaciones. Por ende, la prohibición de apropiación nacional también alcanza a los privados.

* De interés.

PARADOR PLAYA HERMOSA-CFA

TEMPORADA DE VERANO: 16 DIC 2005 - 3 MAR 2006

- PENSIÓN COMPLETA* POR DIA, POR PERSONA, EN BASE DOBLE **En Paquete de 7 noches

*Check In: Viernes 1600

*Check Out: Viernes 1000

SOCIOS

MAYORES \$265

MENORES DE 3 A 7 AÑOS \$205

MENORES DE 2 AÑOS \$135

*25% de seña por descuento al confirmar la Reserva

-Formas de pago:

- Contado en Sede Balnearia sin recargo.
- En 2 cuotas: 1º al contado y 2º con 5% de recargo.
- En 2 cuotas: Con 10% de recargo.
- En 3 cuotas: con el 15% de recargo.

Nota: Las bonificaciones que correspondan y la seña abonada se descontarán sobre el total de la pensión completa, luego se le sumarán los insumos de Bar o Extras.

NO SOCIOS INVITADOS

MAYORES	\$ 425
MENORES DE 3 A 7 AÑOS	\$330
MENORES DE 2 AÑOS	\$250

*25% de seña al confirmar la Reserva.

- Forma de pago: Contado en Sede Balnearia.

*La PENSIÓN COMPLETA incluye: Desayuno continental, Almuerzo y Cena (Entrada, Plato Principal y Postre)

No incluye bebidas.

** Habitaciones SINGLE tendrán un recargo de \$140 por día, para socios y no socios invitados.

*** Precios con IVA incluido.

*Calendario de Pagos de DICIEMBRE de 2005

Incluye Sueldo Anual Complementario, correspondiente al segundo semestre de 2005

PERSONAL SUPERIOR Todos los números Miércoles 7 08:00 a 12:00 hs.

HABER DE REFORMA Todos los números Miércoles 7 13:00 a 14:00 hs.

PERSONAL SUBALTERNO 5000 al 22800 Jueves 8 08:00 a 10:00 hs. 22801 al 28000 Jueves 8 10:00 a 12:00 hs.

28001 al 42200 Viernes 9 08:00 a 10:00 hs. 42201 al 46700 Viernes 9 10:00 a 12:00 hs. 46701 al 51000 Lunes 12 08:00 a 10:00 hs. 51001 al 55100 Lunes 12 10:00 a 12:00 hs. 55101 al 59000 Martes 13 08:00 a 10:00 hs. 59001 al Final Martes 13 10:00 a 12:00 hs.

ATRASADOS Todos los presupuestos Viernes 16 08:00 a 12:00

PAGOS EN COFA'S Pers. Superior Miércoles 7 08:00 a 17:00 hs. Pers. Subalterno Jueves 8 08:00 a 17:00 hs.

Atrasados Viernes 9 08:00 a 15:00 hs.

PAGOS BANCARIOS - Las 24 horas, todos los días. Retiros disponibles desde las 13:00 del QUINTO día hábil del mes.

COFAC Interior, desde de las 13:00 del SÉPTIMO día hábil del mes.

* Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"

**Diario de un Alumno Piloto

Semana 1.

LUNES. Lluve

MARTES. Lluve

MIÉRCOLES. No llueve, pero no hay visibilidad.

JUEVES. Llevo al instructor a almorzar, pero me doy cuenta que no lo conozco muy bien como para invitarlo a almorzar.

VIERNES. Volamos! Hicimos una primera pérdida, y una segunda pérdida en la misma maniobra.

Arrojé mi almuerzo sobre el instructor.

Semana 2.

LUNES.

Aprendí a no rayar el plexiglass con la espátula limpia hielo. Ahora uso ese rayón como guía para establecer el ascenso.

MARTES.

El instructor quiere que deje de llamar a la palanca de potencia "esa cosa larga con un gran botón en el extremo". También odia cuando me refiero a los instrumentos como "relojitos".

MIÉRCOLES.

Como la radio no la puedo sintonizar en ninguna estación, la apagué. El instructor parece pensar que me he olvidado de algo.

JUEVES.

Aprendí que un viraje de 10° de inclinación no es un viraje escarpado. Entré en pérdida nuevamente.

Perdí 2000 pies. El instructor dijo que fue una especie de record, lo tomé como mi primera felicitación.

VIERNES.

Hice virajes escarpados. El instructor dice que todavía no estoy pronto para hacer vuelo invertido.

Semana 3.

LUNES.

Mi instructor está enfermo. Mi nueva instructora me pidió que la deje de llamar "preciosa". Hicimos virajes escarpados. Ella me dijo que todavía no estoy autorizado a hacer vuelo invertido.

MARTES.

Volvió mi instructor. También me pidió que lo deje de llamar "preciosa". Se puso como loco cuando en el despegue le saqué potencia porque el motor estaba muy ruidoso.

MIÉRCOLES.

El instructor me dice que después de 20 horas de vuelo, los alumnos muestran una curva de aprendizaje pronunciada. En mi caso, muestro que es una línea ligeramente curvada, -ahh, estoy progresando !!! -

JUEVES.

Practicamos pérdidas. Buena recuperación. Mi instructor dice que hice un buen trabajo. También hicimos virajes sobre un punto. El instructor me alertó de no usar nuevamente como referencia la casa de mi ex-novia.

VIERNES.

Trabajamos en el circuito de tránsito. El instructor me dice que si la pierna de entrada, base, y final, forman un triángulo, sería perfecto. Ahh, más halagos!!!!

Semana 4.

LUNES.

Mi primer aterrizaje en un aeropuerto importante. Fue todo bien, hasta que le dije a un 747 adelante nuestro en el taxi way que moviera el avión. El instructor me dijo que durante toda la semana repasaremos los procedimientos de comunicaciones radiales en la sala de briefing.

MARTES.

Le pregunté a mi instructor si era un problema de familia que el pelo se le volviera blanco tan súbitamente. Él sonrió. Hicimos pérdidas en el despegue. Él me dijo que lo hice bien pero que la próxima vez esperara a tener la altura suficiente. El avión va estar en el taller por 3 días, mientras llegan el nuevo parante y las cubiertas. El instructor me dice que la espalda le duele solo un poquito.

MIÉRCOLES.

Volamos entre nubes. Pensé que las torres de radio estaban un poco más bajas. Estoy seguro que mi instructor se está volviendo gris.

JUEVES.

Dejé los flaps abajo durante todo el vuelo. El instructor me preguntó por qué. Le dije que para mejor sustentación en todo el vuelo por seguridad. Más instrucción en el salón de clase.

VIERNES.

Le pregunté al instructor cuando podría volar solo. Nunca había visto reírse tanto a una persona, que llegó a llorar de risa.

*** [Direcciones interesantes de la Web.](#)**

www.marambio.ag y www.fundacionmarambio.org

Fundación de la Base Marambio y del accionar de la Patrulla Soberanía

www.gik2.com/test.swf Test de concentración para aviadores

www.douglasdc3.com.url Sobre DC-3 y C-47

*Agradecemos si conoce a alguien interesado en suscribirse y recibir gratis este Diario envíenos su dirección de Email.

** [Para desuscribirse:](mailto:grp346@adinet.com.uy) Email a grp346@adinet.com.uy y en asunto "desuscribir diario"